

**QUESTION ORALE DE M. HAZÉE À
MME DE BUE, MINISTRE DE LA FONCTION
PUBLIQUE, DE L'INFORMATIQUE, DE LA
SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE, EN
CHARGE DES ALLOCATIONS FAMILIALES, DU
TOURISME, DU PATRIMOINE ET DE LA
SÉCURITÉ ROUTIÈRE, SUR « LA SÉCURITÉ
DES CYCLISTES EN RÉGION WALLONNE »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Hazée à Mme De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière, sur « la sécurité des cyclistes en Région wallonne ».

La parole est à M. Hazée pour poser sa question.

M. Hazée (Ecolo). – Madame la Ministre, les chiffres de la sécurité routière sont loin d'être satisfaisants dans notre pays...

M. le Président. – Puis-je vous interrompre, Monsieur Hazée ? Là, vous vous appelez « André Antoine ». Puis-je vous suggérer de quitter et de rebadger de manière à vous appeler par votre vrai nom ?

M. Hazée (Ecolo). – Je me concentre sur ma question, Monsieur le Président. Stéphane Hazée, chef de groupe et député wallon écolo. Bonjour.

Madame la Ministre, les chiffres de la sécurité routière, nous le disions, sont inquiétants dans notre pays, singulièrement en Wallonie. Nous avons déjà parlé à de multiples reprises dans cette commission.

Il y a quelques semaines, une nouvelle étude de l'institut Vias retenait mon attention, mon inquiétude puisque, en collaboration avec les hôpitaux, l'institut indique que le nombre de blessés graves parmi les usagers de la route est largement sous-estimé. Elle tend à comparer les chiffres de la police avec les chiffres des admissions à l'hôpital et conclut que le nombre d'accidents de la route avec blessés graves qui ne sont pas signalés à la police est quatre fois plus élevé que le nombre de blessés graves dans les données policières et sept fois pour les cyclistes. Cela signifie donc que le nombre de cyclistes gravement blessés répertoriés dans les données policières doit être multiplié par sept pour concorder au nombre de cyclistes hospitalisés. Les données hospitalières mettent par ailleurs en évidence que ce sont surtout les cyclistes, mais aussi les usagers les plus jeunes, de 0 à 17 ans, les seniors qui semblent être sous-représentés dans les données qui émanent de la police. Je précise évidemment, cela va de soi, que mon propos n'est bien sûr pas de contester les données policières, mais simplement de les contextualiser aux déclarations qui sont faites et qui alimentent cet appareil statistique.

L'étude démontre également que le nombre de cyclistes blessés a augmenté en 2019. Il représentait 43 % des blessés graves contre 27 % en 2005. Je voulais donc revenir sur plusieurs actions qui sont développées ou à développer en vue de renforcer la sécurité des cyclistes.

D'une part, Madame la Ministre, vous avez lancé l'établissement d'une cartographie des vitesses pratiquées pour aider les communes à agir de façon documentée. Les résultats étaient attendus pour septembre. Du moins, c'est ce que vous m'aviez indiqué en décembre dernier puisque vous aviez alors indiqué que le marché avait été attribué et que les premiers résultats sont attendus dans les neuf mois. Je viens donc aux nouvelles. Avez-vous reçu ces résultats ? Quels sont les éléments qui peuvent être expliqués à partir de ce travail ?

Vous m'indiquez, en juillet dernier, que l'Agence wallonne pour la sécurité routière avait entrepris la mise en place du centre de connaissance qui doit travailler sur l'analyse des causes via ce que l'on a notamment appelé « un réseau wallon d'expertise sur les accidents de la route » avec plusieurs missions identifiées et des projets définis comme prioritaires.

Je voulais ajouter qu'une étude sur l'accidentologie des vélos était ambitionnée en 2023. Vous précisez dans une réponse écrite en juillet dernier qu'un récent rapport de juin 2022 intitulé « Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un cycliste en Wallonie – 2016-2020 » a été publié. Je voulais vous interroger sur les principales conclusions de ce rapport. Des pistes de solutions sont-elles identifiées ?

Pour le troisième enjeu, je reviens également sur l'enjeu des réductions de vitesse sur les voiries régionales dans le but d'améliorer la sécurité routière de tous les usagers. Elles sont déjà pratiquées de manière ponctuelle puisque l'on passe par exemple de 90 à 70, dans certains cas 50 kilomètres par heure, et il y a à certains endroits une évolution dans l'urbanisation autour d'une chaussée qui peut justifier des évolutions. C'est d'ailleurs une réponse que vous m'aviez déjà donnée par question écrite dans certaines situations concrètes. On passe aussi de 70 à 50 kilomètres par heure dans une traversée de village. Là aussi, il y a déjà eu des évolutions, souvent à l'initiative des pouvoirs locaux, malheureusement, trop souvent aussi en lien avec des événements dramatiques qui peuvent survenir.

Vu ces résultats statistiques au niveau des chiffres trimestriels en 2022, tenant compte également de la situation des données hospitalières qui apparaissent il y a quelques semaines, n'est-il pas nécessaire – je reviens sur une question que j'avais déjà posée –, au-delà des suivis ponctuels, de lancer un appel plus systématique aux communes pour leur demander de signaler les lieux qui mériteraient une telle diminution de vitesse et d'initier, en concertation avec elles, une démarche plus

systematisée de réduction ciblée des limitations de vitesse au bénéfice de la sécurité routière ?

On peut bien sûr voir aussi cet enjeu en fonction de l'impact climatique des émissions. C'est une autre porte d'entrée par rapport à la même question.

Voilà, Madame la Ministre, à partir de ces constats, les trois angles d'attaque sur lesquels je souhaitais vous interroger aujourd'hui et je vous en remercie par avance.

M. le Président. – La parole est à Mme la Ministre De Bue.

Mme De Bue, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière. – Monsieur le Député, les chiffres en matière de sécurité des cyclistes ne sont effectivement pas bons ces derniers mois. Parmi les mesures les plus efficaces en termes de sécurité routière figurent des mesures plus spécifiquement liées aux infrastructures. Je pense aux sites propres, à l'adaptation des voiries à un meilleur partage de la route, et cetera. Elles relèvent quant à elles du domaine de mon collègue en charge de l'infrastructure, Philippe Henry – et vous le savez, il s'y emploie – ou des autorités locales pour les voiries communales.

Par ailleurs, comme je vous l'ai indiqué fin juin en cette commission, **la cartographie des vitesses pratiquées est prévue cette année**. Le prestataire développe le module informatique pour établir cette cartographie des vitesses pratiquées par une flotte de véhicules. Si les données sont transmises et disponibles au sein de l'administration régionale des routes et à l'AWSR, ces données sont en cours de validation. De plus, les outils de consultation de ces données ne sont pas encore au point, ce qui rend la consultation difficile et leur exploitation laborieuse.

Ce rapport de l'AWSR de juin 2022 dont vous faites mention fournit des informations clés sur les caractéristiques des incidents corporels impliquant un cycliste survenu en Wallonie. Il repose sur les données collectées par les services de police lors du constat de l'accident. Il en ressort notamment qu'en 2020, en Wallonie, un accident corporel sur huit impliquait un cycliste – vélo classique ou assistance électrique.

Il apparaît également qu'un accident de cycliste sur deux survient en agglomération hors intersection. Le cycliste a chuté seul dans 17 % des cas, mais cette part est sous-estimée, vous l'avez dit aussi, car ce type d'accidents est fortement sous-enregistré. En effet, l'appel aux services de police n'est pas systématique lors d'une chute d'un cycliste seul.

Je vous invite à consulter le rapport complet pour découvrir de manière détaillée l'ensemble des éléments. Il est disponible en téléchargement sur le site web de l'AWSR.

Ce type d'analyse est essentiel pour mesurer l'évolution de l'accidentalité des cyclistes et identifier les moments, lieux et usagers à cibler par différentes interventions. Ces informations sont notamment utilisées par l'AWSR pour la mise en place d'actions de sensibilisation.

Pour revenir sur le sujet des vitesses, vu l'absence d'outils de consultation des données d'une flotte de véhicules, il n'est pas encore envisageable d'exploiter véritablement celles-ci dans une démarche notamment vis-à-vis des communes. Une fois que l'interface de consultation sera finalisée, je m'y attellerai.

Par ailleurs, plus qu'une réduction des vitesses, c'est le partage de la route qui est l'élément prioritaire à mettre en avant pour une mobilité plus douce, plus active et plus sécurisée.

Dans ce cadre, la chaussée à voie centrale banalisée, récemment introduite dans le Code de la route de compétence fédérale, est un outil intéressant que la Région wallonne avait elle-même demandé.

Pour rappel, la chaussée à voie centrale banalisée est une chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelé « rive ». La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés est insuffisante pour permettre le croisement. Ces derniers empruntent donc la rive lorsqu'ils se croisent en vérifiant auparavant l'absence de cyclistes.

La chaussée à voie centrale banalisée a pour principal objectif d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes, mais il s'agit d'un exemple de nouvelle répartition de la route envers les usagers et d'une démarche pour un meilleur partage de la route. Maintenant qu'elle est intégrée au Code de la route, les services régionaux et les communes vont travailler à des projets de réalisation au-delà des expériences pilotes qui ont été menées.

Voilà à ce stade, Monsieur le Député, ce que je peux vous indiquer sur ces projets.

M. le Président. – La parole est à M. Hazée.

M. Hazée (Ecolo). – Les éléments statistiques qui s'accumulent les uns après les autres doivent vraiment nous conduire à une prise de conscience à l'échelle de l'ensemble des autorités publiques et finalement à une volonté politique claire de protéger les personnes, en particulier tous ces usagers dans un mouvement de croissance vers l'utilisation du vélo qui ne peut être que souhaitable pour notre société sur tous les paramètres, qu'il s'agisse de la santé des usagers, de l'environnement, pour les autres usagers de la route qui sont, pour certains d'entre eux otages de leur véhicule, car ils n'ont pas d'autres solutions performantes.

Nous avons là une démarche qui est totalement salutaire. Toutefois, si au bout du compte, ces données conduisent des personnes à voir augmenter – et je le comprendrais – leur anxiété.

Évidemment, nous allons en sens inverse de ce qui est nécessaire et nous pensons donc qu'il faut agir sur tous les leviers.

Je vous ai bien entendu sur l'enjeu de l'infrastructure. C'est un enjeu clé à la fois au niveau régional comme au niveau communal et je suis très heureux des inflexions que ce gouvernement, depuis le début de la législature, a données dans la réorientation de moyens par centaines de millions d'euros vers les infrastructures pour le vélo. Il reste toujours, parfois, des irréductibles à convaincre, mais c'est assez normal, s'agissant de changements importants.

Je suis très heureux, d'autre part, de vous entendre sur la chaussée à voie centrale banalisée telle qu'elle vient d'être introduite dans le Code de la route. C'est clairement un outil intéressant, un outil nouveau. Je sais que la Wallonie était demanderesse et je suis heureux d'entendre votre enthousiasme en la matière. Cela ne va pas être facile parce que, bien sûr, culturellement tout nouvel outil appelle des craintes, appelle des réactions négatives et il faudra avancer de manière déterminée et en même temps en concertation avec le terrain pour choisir les meilleurs endroits pour faire progresser les choses.

Il reste alors l'enjeu de la vitesse. Là-dessus, je compte bien penser, mais j'ai entendu votre point de vue que c'est également un outil important là où, aujourd'hui, il n'y a pas encore de cheminement séparé pour les cyclistes pour réduire clairement l'impact des accidents et contribuer à l'utilisation de l'espace public par le plus large spectre d'usagers. J'inclus, bien sûr, les piétons aussi ou les motos dans cette vision de l'espace partagé.

Nous y reviendrons, bien sûr, dans les semaines qui viennent. C'est un chantier qui ne manquera pas de continuer à nous occuper.

Je vous remercie.